GAZZETTA UFFICIALE

DEL REGNO D'ITALIA

ANNO 1893 — ROMA — SABATO 29 APRILE — NUM. 101

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

Col treno diretto per Napoli stamane è partito per Brindisi S. A. il Principe Danilo di Montenegro, col suo seguito.

ORDINE DELLA CORONA D'ITALIA

S. M. *si compiacque nominare nell'Ordine della Corona d'Italia:*

Di suo motu-proprio:

Con decreti del 16 aprile 1893:

Ad uffiziale:

Fasella cav. Dario, sindaco di Giaveno.

A cavaliere:

Serafini prof. Enrico, rettore della R. Università di Macerata.

Sulla proposta del Ministro delle Poste e dei Telegrafi:

Con decreto del 16 aprile 1893:

A cavaliere:

Toscani Gaetano, capo ufficio telegrafico di 1ª classe, collocato a riposo.

Sulla proposta del Ministro della Guerra:

Con decreti del 9 e 16 aprile 1893:

A commendatore:

Baralis cav. Galeazzo, colonnello nell'arma di fanteria, collocato a riposo.

Ad uffiziale:

Torazzi cav. Francesco, colonnello commissario, collocato a riposo.

A cavaliere:

Fassetta Federico, capitano di fanteria in posizione ausiliaria, collocato a riposo.

Galanti Ferdinando, capitano di fanteria, id. id.

LEGGI E DECRETI

Il Numero **196** *della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Veduta l'istanza firmata da tutti gli elettori di Tajoli, frazione del comune di Selva di Progno, per l'aggregazione della stessa al comune di Velo Veronese;

Vedute le deliberazioni dei Consigli comunali di Selva di Progno e di Velo Veronese, rispettivamente in data 8 ottobre e 12 settembre 1892;

Veduta la deliberazione del Consiglio provinciale di Verona in data 19 novembre 1892;

Veduto l'articolo 17 della legge comunale e provinciale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La frazione di Tajoli, composta della contrada omonima e di quelle di Tezze e Tureri, è separata dal comune di Selva di Progno ed aggregata al comune di Velo Veronese.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 marzo 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Visto, *Il Guardasigilli*: BONACCI.

Il Numero **199** *della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 7 della legge 14 luglio 1889 n. 6165 (serie 3ª), con cui venne autorizzata la graduale esecuzione della riforma penitenziaria col riordinamento dei fabbricati carcerari, per l'applicazione del Codice penale;

Visto il Nostro Reale decreto 5 giugno 1892 n. 290, in applicazione parziale del detto art. 7;

Visto il Nostro Reale decreto 1° febbraio 1891 n. 260,

con cui venne approvato il regolamento generale per gli Stabilimenti carcerari e pei Riformatori governativi;

Veduta la legge 17 febbraio 1884 n. 2016 (serie 3ª) ed il relativo regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato col Nostro Reale decreto 4 maggio 1885 n. 3070 (serie 3ª);

Ritenuta la opportunità e la convenienza amministrativa di procedere alle seguenti opere:

1° Cagliari. — Completamento del Carcere giudiziario del Buon Cammino;

2° Genova. — Costruzione di un nuovo Carcere giudiziario;

3° Savona. — Costruzione di un nuovo Carcere giudiziario;

4° Gerace Marina. — Completamento del nuovo Carcere giudiziario;

5° Boscomarengo — Completamento dei lavori di trasformazione della Casa penale in Istituto di correzione paterna;

6° Roma. — Completamento di tutti i lavori occorrenti alla costruzione del Carcere giudiziario di Regina Coeli;

7° Forlì. — Lavori di completamento del nuovo Carcere giudiziario e formazione di una sezione penale;

8° Ravenna. — Completa costruzione del nuovo Carcere giudiziario.

Sulla proposta dei Nostri Ministri, Presidente del Consiglio, Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, e Segretario di Stato per la Grazia e la Giustizia ed il Culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È autorizzata la costruzione ed il compimento delle dette opere, nel limite dei fondi stanziati in bilancio e colla osservanza delle norme stabilite dal regolamento sulla contabilità dello Stato, circa la approvazione dei singoli progetti d'arte, della spesa relativa e dei contratti dipendenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 marzo 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.
BONACCI.

Visto, *Il Guardasigilli:* BONACCI.

Il numero **201** *della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 100 della legge 17 luglio 1890 num. 6972, sulle Istituzioni pubbliche di beneficenza;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 29 dicembre 1872 n. 1196, modificato con R. decreto 18 agosto 1887 n. 4886, per l'esecuzione della legge 2 aprile 1865 n. 2226, sull'azienda per i compensi ai danneggiati in Sicilia dalle truppe borboniche;

Ritenuta la necessità di porre in relazione le disposizioni dell'art. 100 della legge 17 luglio 1890 colle discipline vigenti sulla materia;

Visti i pareri dati il 18 novembre 1892 e il 19 aprile 1893 dal Consiglio di Stato, il quale si è pronunciato nel senso di doversi provvedere acchè gl'Istituti pii di beneficenza, vincolati dal decreto dittatoriale 9 giugno 1860, non sieno sciolti dal vincolo rispettivo se, col 31 dicembre 1893, non abbiano soddisfatto il loro debito a tutta l'annualità 1893;

Sulla proposta del Ministro del Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per i lasciti esclusivamente destinati alla pubblica beneficenza, l'Intendenza di finanza in Palermo nel mese di luglio 1893 diramerà gli elenchi speciali (modello G), contenenti il debito di ogni singolo pio istituto, tanto per arretrati a tutto il 1892, quanto per l'annualità 1893.

Per gl'istituti pii, il carico annuale dei quali sarebbe da accertarsi ad anno compiuto, il debito per l'annualità non ancora accertata sarà provvisoriamente ragguagliato alla media del corrispondente carico per l'ultimo triennio, salvo la liquidazione definitiva di esso debito.

Art. 2.

I carichi che saranno spediti agli esattori delle imposte dirette nei modi previsti dall'articolo precedente dovranno riscuotersi in due rate uguali, scadibili il 10 ottobre e il 10 dicembre 1893.

Art. 3.

Entro il primo semestre 1894 verrà eseguita la liquidazione definitiva dei carichi di che all'art. 1°, allo scopo di provvedere al rimborso delle eventuali eccedenze di carico risultanti dalla liquidazione provvisoria, qualora ciò risultasse da apposito reclamo giustificato debitamente, ovvero per emettere un carico suppletivo, qualora ciò fosse reso necessario dalla liquidazione definitiva.

Art. 4.

Per i lasciti non esclusivamente destinati alla pubblica beneficenza continuerà il procedimento di riscossione nelle forme attualmente in vigore.

Art. 5.

Nel mese di luglio 1894 saranno compresi in elenchi speciali i carichi suppletivi di che al precedente art. 3°, quelli annuali per i lasciti non esclusivamente destinati alla pubblica beneficenza e quelli poi per i lasciti di beneficenza rispetto ai quali col 31 dicembre 1893 non fosse stato soddisfatto il debito a tutto il 1893.

Per questi ultimi lasciti, a norma del 3° comma dell'articolo 100 della legge 17 luglio 1890 n. 6972, non avendo luogo lo svincolo al 1° gennaio 1894, la spedizione dei carichi cesserà quando saranno estinti, tanto il debito per l'arretrato respettivo, quanto l'annualità entro la quale il debito sarà saldato.

Art. 6.

I Prefetti della Sicilia e l'Intendenza di finanza di Palermo, col concorso degl'Intendenti delle altre provincie siciliane, cureranno l'adempimento delle presenti disposizioni.

L'Amministrazione centrale del Tesoro provvederà alla osservanza per l'esatta applicazione delle disposizioni medesime.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 aprile 1893.

UMBERTO.

GRIMALDI.

Visto, *Il Guardasigilli:* BONACCI.

Relazione *di S. E. il Ministro dell'Interno a* **S. M. il Re,** *nell'udienza 6 aprile 1893, relativa allo scioglimento del Consiglio comunale di Sarno (Salerno).*

SIRE,

Ho l'onore di sottoporre alla Augusta firma della Maestà Vostra il decreto di scioglimento del Consiglio comunale di Sarno (Salerno).

Questo eccezionale provvedimento si presenta come unico rimedio alla condizione anormale di quella Rappresentanza, la quale, ridotta a meno dei due terzi dei suoi componenti, trovasi nella impossibilità di compiere l'ufficio suo.

Il Ministro
GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Visti gli articoli 268 e 269 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 10 febbraio 1889 N. 5921 (serie 3ª);

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Sarno, in provincia di Salerno, è sciolto.

Art. 2.

Il signor prof. Ricciardi Michele è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto comune, fino allo insediamento del nuovo Consiglio comunale, ai termini di legge.

Il Nostro Ministro predetto è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 6 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Relazione *del Ministro dell'Interno a* **S. M. il Re,** *nell'udienza del 9 aprile 1893, relativa allo scioglimento del Consiglio comunale di Frontone (Pesaro).*

SIRE,

A cagione di gravi dissidi manifestatisi nel Consiglio comunale di Frontone (Pesaro), il sindaco e 11 consiglieri presentarono le loro dimissioni.

Non essendosi potuto comporre tali dissidi, che paralizzano interamente la vita comunale, si presenta come unico rimedio alle condizioni anormali di quel comune lo scioglimento del Consiglio e l'invio di un R. Commissario straordinario.

In tal senso provvede lo schema del decreto, che mi onoro sottoporre all'Augusta firma della M. V.

Il Ministro
GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Visti gli articoli 268 e 269 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 10 febbraio 1889 n. 5921 (serie 3ª);

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Frontone, in provincia di Pesaro, è sciolto.

Art. 2.

Il signor computista Mucelli Giovanni è nominato commissario straordinario per l'Amministrazione provvisoria di detto comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro Ministro predetto è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 9 aprile 1893.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Relazione *del Ministro dell'Interno a* **S. M. il Re,** *nell'udienza del 26 aprile 1893, circa la proroga dei poteri del R. Commissario straordinario di Stilo (Reggio Calabria).*

SIRE!

Col 30 corrente aprile scade il termine entro il quale dovrebbe essere ricostituito il Consiglio comunale di Stilo (Reggio Calabria), sciolto con decreto reale del 12 gennaio ultimo scorso.

Il R. Commissario ha iniziato atti importanti, che l'interesse del Comune esigerebbe fossero da lui condotti a termine.

L'esazione dei crediti, il ricupero del patrimonio, l'adattamento di locali per le scuole ed altri affari di minore rilievo non potrebbero essere compiuti nel tempo ordinario di tre mesi. È quindi indispensabile di prorogarlo fino a sei mesi; e in tal senso provvede il decreto, che mi onoro sottoporre all'Augusta firma della Maestà Vostra.

Il Ministro
GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Visto il Nostro decreto 12 gennaio p. p., col quale è stato sciolto il Consiglio comunale di Stilo, in provincia di Reggio Calabria;

Vista la legge comunale e provinciale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine entro il quale dovrebbesi ricostituire il Consiglio comunale di Stilo, è prorogato di tre mesi.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 26 aprile 1893.

UMBERTO

GIOLITTI.

Continuazione degli **ALLEGATI** *alla legge 22 aprile 1893 n 195, pubblicata nella* **Gazzetta Ufficiale** *del 26 stesso mese, n. 98.*

CONVENZIONE

per la concessione alla Compagnia Olandese « Nederland » di una linea di Navigazione postale e commerciale fra Genova e Batavia.

Il Ministro dei lavori pubblici *interim* delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e quello del tesoro a nome dello Stato;

Il cavaliere Nicola Iacopo Tiedeman a nome della Compagnia Olandese « Nederland » in virtù di regolare procura in data 11 maggio 1891;

hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La Compagnia Nederland si obbliga di eseguire un viaggio ogni due settimane fra Genova e Batavia con approdi a Porto Said, Suez (Gedda, Aden o Colombo eventualmente) Padang, Samarang e Soerabaia, ai termini ed alle condizioni contemplate nella presente Convenzione.

Art. 2.

I piroscafi da adibirsi a tale navigazione della portata non inferiore a duemila tonnellate di registro, saranno di assoluta proprietà della Compagnia ed il loro numero dovrà essere tale da garantire la regolare esecuzione del servizio.

I detti piroscafi dovranno alzare in testa d'albero la bandiera postale italiana.

Art. 3.

Nel caso che durante la concessione un piroscafo si perdesse o fosse dichiarato inservibile dovrà essere immediatamente surrogato.

Art. 4.

Ciascun viaggio dovrà essere eseguito con una velocità normale di 10 nodi all'ora almeno.

Art. 5.

A garanzia degli obblighi assunti la Compagnia dovrà prestare al Governo una cauzione di lire venticinquemila (L. 25,000) in cartelle del Debito pubblico italiano, calcolato al valore nominale od in numerario da versarsi nella Cassa di depositi e prestiti.

La cauzione sarà restituita alla scadenza della convenzione.

Art. 6.

Nei casi di ritardi non derivanti da forza maggiore giustificata la Compagnia incorrerà in una multa di lire 50 per ogni ora, da computarsi sulla velocità media semestrale.

Qualora senza circostanza di forza maggiore non fosse effettuato qualche viaggio, la Compagnia incorrerà nella multa di lire mille oltre la perdita della corrispondente sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, la quale dovrà essere tosto ripristinata per intero.

Nel caso d'interruzione del servizio il Governo potrà con semplice lettera o nota stragiudiziale eccitare la Compagnia ad eseguirlo secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e tale invito corrisponderà ad una formale e legale costituzione in mora.

Quando non ostante tale invito si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere per questo solo motivo pronunciata dal tribunale competente.

Art. 7.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nel porto di Genova dal locale direttore provinciale delle poste e dal capitano del porto e nei porti esteri dai regi consoli od agenti consolari italiani ivi residenti.

Art. 8.

Per poter controllare la regolarità del servizio i comandanti dei piroscafi dopo ciascun viaggio di andata e ritorno consegneranno alla Direzione delle poste di Genova un estratto del giornale di bordo, nel quale siano esposte le circostanze verificatesi nell'intero viaggio.

Art. 9.

I giorni e le ore di partenza dai punti estremi verranno concertati fra il Ministero delle poste e dei telegrafi e la Compagnia.

Art. 10.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti, tranne quelli designati, salvo il caso di forza maggiore che dovrà essere giustificata mediante copia autentica del giornale di bordo, da presentarsi al capitano del porto di Genova.

Art. 11.

Ove un piroscafo dovesse per avaria approdare in qualche punto non indicato dall'articolo 1 e si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci postali all'ufizio di posta locale o viciniore per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari ò col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico della Compagnia.

Art. 12.

La Compagnia ha l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i dispacci postali, senza limitazione di peso, ivi compresi i pacchi, che le siano consegnati dall'Amministrazione delle poste italiane o che siano diretti alla medesima e che siano cambiati colle singole località toccate dai piroscafi di essa Compagnia ora e successivamente per tutta la durata della presente convenzione, oppure in paesi pei quali le località stesse potessero servire di transito.

Sotto la denominazione di dispacci si intendono le casse, i sacchi o pieghi di corrispondenze ordinarie, raccomandate od arsicurate ed in genere qualsiasi oggetto che per legge o per regolamento sia o possa essere trasmissibile per mezzo della posta, compresi i gruppi di numerario, i valori di qualsiasi genere di proprietà governativa ed i recipienti vuoti.

La Compagnia sarà responsabile dei danni che potessero risultare al Governo italiano per perdite, manomissioni od avarie dei dispacci, dei pacchi o degli altri oggetti ad essa affidati, salvo il caso di forza meggiore e dovrà tenerle rilevato delle indennità che il Governo stesso dovesse corrispondere ai terzi.

I dispacci ed i pacchi saranno custoditi a bordo in apposito locale da chiudersi a chiave.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci e dei pacchi la Compagnia si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Il trasporto di essi dispacci e pacchi da terra a bordo e viceversa sarà a carico della Compagnia.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze tranne quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta.

Art. 14.

La Compagnia si obbliga pure al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi a seconda delle tariffe che dovrà stabilire.

Le tariffe pei viaggiatori e per le merci fra Genova e gli scali contemplati nell'art. 1 non potranno essere superiori a quelle praticate da altre Società sovvenzionate, lungo la linea stessa, e per verun motivo la Compagnia potrà far noli in danno di Genova in favore di altri porti ed accordare riduzioni al traffico estero nocive al traffico italiano.

La stessa Compagnia dovrà riservare sui piroscafi uno spazio libero sufficiente a provvedere in ogni tempo al trasporto delle merci da e per Genova, sempre che la domanda d'imbarco sia fatta in tempo opportuno.

Art. 15.

La Compagnia dovrà presentare al Ministero delle poste e dei telegrafi le tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Tutte le divergenze che sorgessero fra la Compagnia stessa ed i

caricatori circa l'applicazione delle tariffe saranno deferite ad un Consiglio di arbitri, composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno di quello del commercio e di altro della Compagnia.

Tale Consiglio giudicherà inappellabilmente.

Art. 16.

Il nolo dei vini italiani da Genova alle Indie Neerlandesi non potrà essere superiore ai prezzi sotto indicati, oltre il 10 per cento di cappa:

a) lire 45 da Genova a Batavia, per ogni mille chilogrammi;

b) lire 50 da Genova ai porti di Padang, Samarang, Soerabaia, parimenti per ogni mille chilogrammi.

Per agevolare l'esportazione dei vini delle provincie meridionali del Regno sarà compreso nei prezzi massimi di cui sopra il loro trasporto rispettivamente da Messina e da Napoli a Genova.

Art. 17.

All'equipaggio ed alle truppe di terra e di mare imbarcate sui piroscafi della Compagnia sarà somministrato vino di produzione italiana.

Una nota dei vini italiani, dei quali dovrà esser tenuta una conveniente provvista, sarà esposta a bordo dei singoli piroscafi, coll'indicazione dei relativi prezzi.

Art. 18.

La Compagnia si obbliga di dar passaggio sui suoi piroscafi ai membri del Parlamento italiano, agli impiegati civili ed alle rispettive famiglie, quando queste viaggino con essi, alla metà del prezzo stabilito per gli altri viaggiatori, escluso il vitto, purchè non si oltrepassi il numero di cinque pei posti di 1ª classe e di cinque per i posti di 2ª classe.

Le relative richieste saranno rilasciate in tempo utile per le partenze da Genova dal Ministero delle poste e dei telegrafi, per le partenze dai porti esteri dai regi consoli od agenti consolari di Italia.

Art. 19.

La Compagnia s'impegna di stabilire servizi cumulativi colle Società italiane di navigazione per provvedere al trasporto dai porti del Regno a Genova e da Genova ai porti toccati dai suoi piroscafi e viceversa delle merci destinate alle Indie Neerlandesi o di là provenienti.

Art. 20.

In caso di guerra marittima la Compagnia avrà diritto di sospendere i viaggi coi suoi piroscafi ed il Governo italiano non pagherà la corrispondente sovvenzione.

Art. 21.

In caso di quarantene nei porti toccati dai piroscafi della Compagnia il Governo prenderà gli opportuni accordi colla Compagnia stesssa per la esecuzione o la sospensione del servizio, ritenendo nel secondo caso la corrispondente sovvenzione.

Art. 22.

La Compagnia dovrà tenere un rappresentante a Genova, nel cui ufizio s'intende stabilito il domicilio legale di essa Compagnia per tutti gli effetti della presenta convenzione.

Art. 23.

La Compagnia non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nella presente convenzione senza autorizzazione del Governo.

Art. 24.

Tutte le difficoltà a cui potesse dar luogo l'esecuzione o l'interpretazione di alcuna delle clausole della presente convenzione saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle deferite dall'articolo 15 al Consiglio di arbitri.

Art. 25.

La presente convenzione avrà effetto dal 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1901, dopo di che s'intenderà continuativa di anno in anno, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

S'intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli cominciati prima della scadenza della concessione, quantunque il ritorno segua posteriormente.

Art. 26.

Per l'esecuzione del servizio contemplato nell'articolo 1, il Governo corrisponderà alla detta Compagnia la sovvenzione di lire centoventicinquemila (L. 125,000) all'anno, a rate mensili posticipate.

Art. 27.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente convenzione saranno a carico della Compagnia.

Art. 28.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 16 maggio 1891.

Il Ministro dei Lavori Pubblici interim *delle Poste e dei Telegrafi*
BRANCA.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
CHIMIRRI.

Il Ministro delle Finanze
COLOMBO.

Il Ministro del Tesoro
LUZZATTI.

Per la Società di Navigazione Nederland
TIEDEMAN.

LUIGI SAPORITI } *testimoni.*
PAOLO LONARDI }

CONVENZIONE

per la concessione alla Società di Navigazione « Puglia » del servizio fra Venezia e Brindisi, con approdi agli scali delle due coste dell'Adriatico.

Il Ministro dei lavori pubblici, *interim* delle poste e dei telegrafi, quelli di agricoltura, industria e commercio, delle finanze e del tesoro, a nome dello Stato;

Il cavaliere Saverio Milella, a nome della Società di navigazione « Puglia » da esso rappresentata in virtù di regolare mandato, contenuto nella deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 3 gennaio 1891;

Hanno concertato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Il concessionario si obbliga di eseguire il servizio di navigazione a vapore fra Venezia e Brindisi con approdi ai porti delle due coste dell'Adriatico, ai termini ed alle condizioni contemplate nel quaderno d'oneri annesso alla presente, di cui fa parte integrante.

Art. 2.

Per l'esercizio del servizio contemplato nel precedente articolo, il Governo corrisponderà al concessionario la sovvenzione annua di lire trecentotrentacinquemila (L. 335,000).

Art. 3.

La presente convenzione avrà effetto col 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1906, intendendosi continuativa di anno in anno, oltre al detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 4.

Tutte le spese relative alla stipulazione della presente convenzione saranno a carico del concessionario.

La tassa di registro della convenzione stessa potrà però essere pagata in quindici anni in tante rate uguali, da ritenersi sulla sovvenzione dei mesi di gennaio.

Art. 5.

La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta a Roma in tre originali, addì 24 maggio 1891.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, interim delle Poste e dei Telegrafi
BRANCA.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
CHIMIRRI.

Il Ministro delle Finanze
COLOMBO.

Il Ministro del Tesoro
LUZZATTI.

Per la Società di navigazione «La Puglia»
SAVERIO MILELLA.

LUIGI SAPORITO, PAOLO LONARDI — *testimoni.*

QUADERNO D'ONERI
pel servizio di navigazione a vapore fra Venezia e Brindisi per le due coste dell'Adriatico

Definizione ed esecuzione del servizio

Art. 1.

Il servizio da eseguirsi comprende:

Un viaggio alla settimana fra Venezia e Brindisi, toccando Trieste, Zara, Ancona, Tremiti, Bari, Antivari, San Giovanni di Medua, Durazzo, Vallona e facoltativamente Rovigno.

Il Governo avrà facoltà di aumentare i viaggi suaccennati, corrispondendo al concessionario un aumento proporzionale alla quantità delle leghe di maggior percorrenza.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

Art. 2.

Le distanze nautiche fra gli scali, di cui all'art. 1, rimangono determinate nel modo seguente:

Venezia-Trieste	Leghe	24
Trieste-Zara	»	45. 3
Zara-Ancona	»	29
Ancona-Tremiti	»	42 1/3
Tremiti-Bari	»	29 2/3
Bari-Antivari	»	38
Antivari-San Giovanni di Medua	»	11
San Giovanni di Medua-Durazzo	»	11 2/3
Durazzo-Vallona	»	19 2/3
Vallona-Brindisi	»	24 1/3

Tanto il Governo quanto il concessionario hanno la facoltà di far rivedere dal Ministero della marina le distanze di cui sopra:

1° entro l'anno dalla data, da cui ha effetto la convenzione;

2° quando, per mutate condizioni dei porti, le distanze fra gli approdi abbiano subito variazioni.

Le decisioni del Ministero della marina sono obbligatorie, ed avranno effetto nella liquidazione dei sussidi riferibili al tempo successivo al semestre in cui fu richiesta la revisione.

Art. 3.

Il Governo avrà facoltà di modificare l'itinerario, d'istituire nuovi approdi e, su domanda del concessionario, di toglierne degli esistenti. Anche in tali casi la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in proporzione delle leghe effettivamente percorse.

Art. 4.

Durante la concessione il Governo non potrà sussidiare altri servizi di navigazione interna nell'Adriatico.

Art. 5.

L'orario delle partenze e degli arrivi verrà determinato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito il concessionario, e potrà essere variato mediante preavviso di otto giorni, purchè nelle modificazioni non si ecceda il periodo di tempo prestabilito per l'esecuzione del servizio.

Le partenze dai porti indicate all'art. 1, dovranno seguire in orario.

Le partenze potranno però essere ritardate od anticipate per ordine scritto del Ministero delle poste e dei telegrafi, dei direttori delle poste, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Commissario del Governo.

I ritardi e le anticipazioni di cui sopra, dovranno esser notificate al concessionario col preavviso di tre ore, non potranno eccedere le sei ore, salvo circostanze politiche straordinarie, e non daranno diritto ad alcuna indennità.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Art. 6.

Il viaggio designato nell'art. 1, dovrà essere eseguito con una velocità normale di 10 nodi all'ora.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

La velocità anzidetta sarà computata sulla media semestrale.

Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto ed a guarentigia dell'esatto adempimento degli obblighi assunti, il concessionario dovrà vincolare a favore del Governo, e fino alla concorrenza della somma di lire 50,000, un piroscafo, mediante oppignorazione con regolare atto notarile, costituendo il pegno e nominando il custode di esso a termini di legge.

Detto piroscafo dovrà essere assicurato presso società di assicurazioni accettate dal Governo, per un prezzo che garantisca l'importo della cauzione.

Art. 8.

La cauzione servirà eziandio a rimborsare il Governo dei danni o delle multe inflitte per inadempimento degli obblighi contrattuali, quando il loro ammontare non fosse coperto e non potesse essere trattenuto sulla sovvenzione mensile.

In tal caso la cauzione dovrà essere immediatamente completata, affinchè si trovi costantemente nel limite stabilito dall'articolo precedente.

Sorveglianza del servizio.

Art. 9.

La sorveglianza del servizio spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Esso è rappresentato nei luoghi di approdo:

a) dai direttori, dagli ispettori, dai capi degli uffizi postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze, dei pacchi postali e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dai funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati da quello delle poste e dei telegrafi, per la sorveglianza del materiale nautico e pel controllo degli orari stabiliti;

c) dai Regi consoli italiani, residenti nei porti esteri.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi, rivolge gli ordini al concessionario od ai suoi agenti, sia direttamente, sia per mezzo dei propri rappresentanti.

L'azione dei commissari del Governo consiste:

a) nel vigilare all'esatto adempimento degli obblighi contrattuali;

b) nel sorvegliare l'applicazione del regolamento per l'esecuzione dei servizi postali marittimi, di cui all'art. 76;

c) nel segnalare le infrazioni che potessero verificarsi, proponendo, ove sia il caso, l'applicazione delle multe previste dal contratto;

d) nell'indicare le modificazioni, che si credesse utile di introdurre nel servizio.

I commissari del Governo avranno diritto di fare a bordo dei piroscafi le visite che giudicheranno opportune, facendosi accompagnare a tale scopo dalle persone, di cui stimeranno conveniente richiedere l'assistenza, e potranno, in qualunque occasione, farsi esibire il giornale di bordo e gli altri documenti necessari al disimpegno del loro mandato.

Ai funzionari del Ministero della marina, incaricati delle attribuzioni di commissari del Governo, è inoltre affidata la sorveglianza sul personale di bordo e sulla navigazione dei piroscafi.

Nei casi di ritardi, sia nell'arrivo che nelle partenze dei piroscafi, segnalati dai commissari del Governo, il Ministero della marina assumerà le necessarie informazioni intorno alle cause che diedero luogo ai ritardi, esaminando quando ne sia il caso, la condotta della navigazione per fare poi la opportune comunicazioni al Ministero delle poste e dei telegrafi.

Indipendentemente da ciò e pei porti che saranno indicati, gli ufiziali di porto ed i Regi consoli trasmetteranno settimanalmente al Ministero delle poste e dei telegrafi un prospetto, indicante le ore di arrivo e di partenza dei piroscafi sovvenzionati.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà incaricare funzionari speciali ad eseguire quelle missioni temporanee e straordinarie, che giudicherà opportune, nonchè per ispezionare a bordo il trattamento delle merci e dei viaggiatori e per esaminare il registro dei reclami.

Art. 10.

Allo scopo di controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati a consegnare, ad ogni arrivo a destinazione, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intiero viaggio.

Piroscafi.

Art. 11.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere nazionali e di assoluta proprietà del concessionario.

I detti piroscafi dovranno inalberare in servizio, oltre la bandiera nazionale, quella postale, secondo le norme che saranno prescritte dal Ministero della marina, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai battelli postali.

I piroscafi da adibirsi del servizio devono essere classificati nella prima classe del Registro italiano.

Art. 12.

Il numero dei piroscafi dovrà essere corrispondente alla regolare ed esatta esecuzione del servizio contemplato all'articolo 1, e non mai inferiore a tre, della stazzatura minima di 400 tonnellate di registro.

Detto tonnellaggio sarà determinato secondo le norme del Regio decreto dell'11 marzo 1873, modificato da quello del 30 luglio 1882 n. 943.

Qualora alcuno o tutti questi piroscafi fossero, durante la concessione del servizio, dichiarati inservibili, o sentissero il bisogno di andare in bacino per riparazioni ordinarie o straordinarie, il concessionario dovrà surrogarli con altri di stazzatura non inferiore a quella precitata, quantunque non avessero gli altri requisiti voluti dal presente capitolato.

Valendosi il Governo della facoltà, di cui al penultimo comma dell'articolo 1, il concessionario dovrà aumentare subito il numero dei piroscafi in proporzione degli aumentati viaggi; qualora tali piroscafi non avessero i requisiti voluti dal capitolato, il Governo accorderà una proroga di 18 mesi per la sostituzione dei piroscafi provvisori ai definitivi. Per la istituzione dei nuovi approdi di cui all'articolo 3, il concessionario non è tenuto ad aumentare il materiale prescritto dal presente articolo.

Art. 13.

La forza dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo 6.

Art. 14.

Gli scafi e le macchine dei nuovi piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima qualità, sì da meritare di essere inscritti nella prima classe del Registro italiano I. I. A. 100 Stella.

Le macchine e le caldaie dovranno aver resistito con soddisfacente risultato alle prove a freddo e a caldo, prescritte nei contratti della marina militare.

I piroscafi, a tre quarti carico, dovranno alle prove di velocità sopra base misurata, mantenere per la durata di sei ore velocità non minore di quella prescritta, durante tal corsa di prova, per la linea di cui all'articolo 1.

I piroscafi saranno forniti di locali ben arredati per i passeggeri di prima e seconda classe e per gli ufiziali di bordo, e di locali ben aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio.

Tutti i locali destinati ad alloggio saranno forniti di un numero sufficiente di boccaporti e di sportellini.

Le donne, in qualunque classe prenderanno posto, avranno diritto di essere alloggiate in camere riservate ad esse soltanto.

In ogni piroscafo vi devono essere battelli di salvataggio in numero corrispondente allo scopo, nonchè anelli di sicurezza, in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggieri insieme.

I piroscafi dovranno portare alberatura, velatura ed attrezzatura sufficienti da poter manovrare e navigare in modo da raggiungere il porto più vicino, quando per avarie nei meccanismi o nelle caldaie non potessero servirsi del propulsore per mantenersi in cammino.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e gli oggetti di allestimento dovranno esser tenuti in istato costante di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere dal concessionario surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione, di cui all'articolo 20.

Su ogni piroscafo dovranno essere installati mulinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare la manovra delle àncore, l'imbarco e lo sbarco delle merci, al fine di abbreviare, per quanto sia possibile, le fermate nei porti intermedi.

Art. 15.

Per le provviste del materiale nautico i concessionari dovranno preferire, a parità di condizioni, l'industria nazionale.

I prezzi si intenderanno pari quando la differenza fra il costo dei piroscafi costruiti all'estero, computate le spese di trasporto e di entrata in Italia, ed il costo di quelli costruiti in Italia non ecceda il 10 per cento. Quando sia dimostrato, previa regolare licitazione, che il prezzo richiesto dagli Stabilimenti nazionali superi il limite sopraindicato, i concessionari potranno acquistare il materiale stesso all'estero.

Inoltre i concessionari avranno facoltà di rilevare, col consenso del Governo, piroscafi di armatori nazionali, che si mettessero in liquidazione. Il Governo potrà altresì autorizzarli ad acquistare piroscafi all'estero in cambio di altri, attualmente di loro proprietà, che intendessero alienare. Tali piroscafi dovranno essere classificati nella prima classe del registro italiano I. I. A. 100 Stella.

Art. 16.

Il materiale nautico, contemplato dagli articoli 6 e 12, dovrà esser pronto alla navigazione al 1° gennaio 1892.

Il Governo accorda la dilazione di un anno, e cioè fino al 1° gennaio 1893, per completare il materiale secondo le condizioni richieste dal presente quaderno d'oneri.

Art. 17.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio della linea di navigazione da lui assunta, se non avrà provato di esser fornito del numero prescritto di piroscafi soddisfacenti alle condizioni del presente quaderno d'oneri.

Il Governo può inoltre, per ragioni di pubblico interesse, indipendentemente da quanto è previsto dal precedente articolo 16, autorizzare temporaneamente in tempi eccezionali il concessionario a servirsi di piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite. Tanto in questo, quanto nel caso previsto nell'articolo precedente, sarà fatta

una riduzione sulla sovvenzione normale, non superiore al 20 per cento. La riduzione sarà determinata caso per caso, tenute presenti le condizioni dei singoli piroscafi, dal Consiglio superiore di marina, coll'intervento di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi e di uno di quello del commercio.

Art. 18.

Le trasformazioni e le riparazioni di ogni natura del materiale dovranno essere affidate esclusivamente, durante il tempo della concessione, alle officine meccaniche ed ai cantieri italiani.

La sorveglianza delle riparazioni al materiale potrà essere, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, affidata al Ministero della marina.

I concessionari faranno conoscere al Ministero delle poste e dei telegrafi in quali cantieri ed officine saranno costruiti i piroscafi. Il medesimo si riserva la facoltà di esercitare la sua vigilanza sull'esecuzione dei lavori e sui materiali adoperati, per mezzo di commissioni, le quali avranno diritto di accedere agli scali, alle officine ed ai magazzini in qualsiasi ora del giorno e della notte, di farsi comunicare i piani e di procedere a quelle prove sui materiali adoperati che credessero convenienti.

Art. 19.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo, capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfacente pienamente alle condizioni stabilite nel presente quaderno d'oneri, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle esigenze del contratto, nel termine di 18 mesi.

Il piroscafo da adibirsi al servizio dovrà però essere accettato dalla Commissione di cui all'articolo 20.

Anche a questo caso sarà applicabile la disposizione di cui all'articolo 17.

Art. 20.

Il concessionario trasmetterà al Ministero delle poste e dei telegrafi un piano di ciascuno dei propri piroscafi.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno di oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della regia marina, la quale, nelle visite al materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, emanato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina, ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

Art. 21.

La Commissione, di cui all'articolo precedente, visita lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi dal Governo. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie, e verifica gli attrezzi e corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 22.

L'ispezione della Commissione di cui sopra è obbligatoria anche per quei piroscafi che, quantunque ammessi precedentemente al servizio sovvenzionato, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza. In questo caso il concessionario, nella istanza che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art 23.

Ogni cinque anni, dalla data dello incominciamento del servizio, il Ministero delle poste e dei telegrafi può far procedere, per mezzo di quello della marina, alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari, perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 24.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà in ogni tempo far eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che alcuno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo, ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che l'impresa possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 25.

Il concessionario dovrà facilitare con ogni mezzo alle Commissioni le visite di verificazione, tanto alla macchina quanto allo scafo, scoprendo o smontando all'occorrenza quelle parti o quei pezzi, che facesse mestieri per accertare il loro vero stato.

Art. 26.

Se la Commissione di visita movesse eccezioni sull'ammissione o riammissione in servizio dei piroscafi, il Ministero delle poste e dei telegrafi inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportune intorno alle deliberazioni della Commissione. Le osservazioni del concessionario saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi comunicate a quello della marina, che, esaminatele e sentito il parere del Comitato per i disegni delle navi, determinerà sulle osservazioni rilevate dalla Commissione di visita, informandone il Ministero delle poste e dei telegrafi, per le opportune comunicazioni al concessionario.

Art. 27.

Le spese per indennità di missione ed altre occorrenti per l'esecuzione delle visite dei piroscafi, saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 28.

Due originali dei verbali di visita e di tutti gli atti della Commissione saranno trasmessi dal Ministero della marina a quello delle poste e dei telegrafi.

Uno dei verbali stessi sarà comunicato al concessionario.

Art. 29.

Ove dai commissari del Governo si ritenesse che qualche persona dell'equipaggio dei piroscafi sovvenzionati non fosse adatta, sotto tutti i riguardi, all'ufficio ad essa attribuito, sarà fatta dall'autorità competente motivata proposta di sbarco al Ministero delle poste e dei telegrafi, unendo alla proposta stessa le osservazioni del concessionario. Il Ministero delle poste e dei telegrafi sentirà quello della marina, le cui decisioni saranno inoppugnabili.

Art. 30.

Al servizio dei piroscafi saranno addetti ufficiali competenti, legalmente riconosciuti e provveduti di certificati ottenuti secondo le leggi in vigore.

Art. 31.

Ogni piroscafo avrà un equipaggio, il cui *minimum* sarà determinato, sentito il concessionario, dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina

Art. 32.

Sui piroscafi sarà riserbato apposito locale per gli ammalati e specialmente pei mentecatti, affinchè non diano molestia agli altri passeggieri, e possano essere posti sotto la necessaria sorveglianza.

I piroscafi dovranno avere inoltre un locale chiuso, coperto ed arieggiato, per collocarvi i prigionieri militari ed i detenuti civili.

Art. 33.

I locali dei passeggieri saranno provveduti di tutti gli oggetti necessari al loro uso.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci.

Art. 34.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto gratuito, regolare e compiuto di tutti i pieghi di corrispondenza postale, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione dei Regi Stati, sieno originari od a destinazione di Stati esteri, compresi i gruppi di numerario concernenti il servizio postale, i pacchi postali, sia ordinari che con dichiarazione di valore o con assegno, tanto interni che esteri, nonchè gli stampati, carte, provviste od altro piccolo materiale

relativo ai servizi governativi (cassette postali, bolgette, bolli, punzoni, martelli, piccoli modelli, piccole macchine, corpi di reato, campioni e simili) e come tale iscritto sui fogli di via.

La gratuità del trasporto dei dispacci e degli altri oggetti suaccennati è obbligatoria anche per tutte le linee che il concessionario esercitasse spontaneamente, senza retribuzione dello Stato, oltre al servizio compreso nel presente quaderno d'oneri.

Il concessionario sarà responsabile dei danni risultanti al Governo per perdite, manomissioni o guasti dei dispacci e degli oggetti ad esso affidati, salvo il caso di forza maggiore.

Sotto la denominazione di *dispacci* s'intendono, per gli effetti del presente quaderno d'oneri, tutte le casse, sacchi o pieghi di lettere ordinarie, raccomandate ed assicurate, cartoline, libri, stampati, campioni, gruppi di numerario, valori postali e governativi, come francobolli, cartoline, cartelle del Debito pubblico e simili, pacchi postali sciolti, in paniere od altri recipienti, e tutti gli altri articoli, i quali per le leggi ed i regolamenti in vigore sono trasmissibili o potranno trametteersi per la posta, senza riguardo al luogo in cui essi possano essere diretti, sia a quello dal quale abbiano avuto origine, come altresì tutte le casse, paniere od altri recipienti vuoti, nonchè le provviste di oggetti in uso o da usarsi pel servizio postale e governativo, le quali cose tutte potranno spedirsi da e per qualunque ufficio postale interno o di qualsiasi nazione come *dispacci*, di cui è parola nel presente quaderno d'oneri.

Art. 35.

Il concessionario dovrà destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato, per collocarvi i dispacci postali; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia dei dispacci affidata al capitano del piroscafo, sotto la sua responsabilità.

Art. 36.

Ove per avaria un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicata nell'itinerario, di cui all'articolo 1, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna dei dispacci all'ufizio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari o col primo piroscafo, rimanendo le spese a carico del concessionario.

Art. 37.

Il concessionario dovrà far ritirare i dispacci dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare i dispacci medesimi allo scalo d'imbarco.

Esso dovrà ugualmente operare la consegna dei dispacci in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento dei dispacci potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le Agenzie.

Il trasporto dei dispacci da terra a bordo e viceversa sarà a carico del concessionario, il quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avarie, e senza perdita di tempo.

Art. 38.

Per la consegna ed il ricevimento dei dispacci, il concessionario si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci, per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco dei dispacci dovranno procedere qualsiasi altra operazione, e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo i dispacci.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 6 e 59 del presente quaderno d'oneri, rimane stabilito che l'ora di partenza dei piroscafi sarà determinata dal momento in cui l'ultimo dispaccio postale sarà consegnato a bordo, mentre l'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli ufizi od agli agenti, indicati al precedente articolo, del primo dispaccio postale da sbarcarsi.

Art. 39.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto, è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura del concessionario, al quale faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente ai dispacci, agli ufizi od agenti postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte del concessionario o dei suoi agenti, sarà punita a norma di detta legge.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi dovranno aprire le cassette mobili suaccennate, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi alle prescrizioni che saranno loro emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle Agenzie dei concessionari cassette mobili di impostazione, con obbligo alle Agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi in partenza.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati per cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

Il concessionario però potrà trasportare gratuitamente sulla linea da esso esercitata, e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi, concernenti esclusivamente l'amministrazione della linea stessa, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste e dei telegrafi, in caso di sospetto di frode, avrà facoltà di richiedere, per mezzo degli agenti postali, l'apertura delle corrispondenze, per verificare se il contenuto si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 40.

Il concessionario sarà obbligato al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai suoi piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe approvate dal Governo.

Il concessionario ed i suoi agenti non potranno fare per conto proprio, od in società con altre persone, operazioni commerciali di trasporto sulla linea indicata all'articolo 1.

Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci sarà interamente devoluto al concessionario.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, il concessionario dovrà stabilire apposite Agenzie in tutti i locali di approdo.

Le Agenzie, stabilite in città ove esistono porti, saranno obbligate di accettare le merci non eccedenti il peso di 100 chilogrammi, per rimetterle ai piroscafi in partenza.

Le Agenzie dei porti in arrivo dovranno alla loro volta curare il ritiro dai piroscafi delle merci non eccedenti il peso suddetto, per effettuarne la consegna ai rispettivi destinatari.

Art. 41.

Il Governo assegnerà ai piroscafi in ciascun porto od approdo nel Regno un posto determinato alla riva, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti lo sbarco e l'imbarco dei dispacci, dei viaggiatori e delle merci.

Ove non fosse possibile assegnare il posto anzidetto, verrà all'uopo collocata un'apposita boa di ancoraggio.

Art. 42.

Il concessionario è obbligato a stabilire servizi cumulativi con le altre linee di navigazione italiane, affinchè i viaggiatori possano proseguire il loro viaggio, senza munirsi di nuovi biglietti, ed i bagagli e le merci possano essere trasportati, da un punto all'altro, senza bisogno di persone intermediarie nei porti di transito.

Il concessionario infine dovrà, con le norme preindicate, attuare servizi cumulativi con le ferrovie per i viaggiatori, i bagagli e le merci.

Il detto servizio cumulativo dovrà estendersi eziandio al trasporto

dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci fra i piroscafi e le stazioni ferroviarie, e dovrà stabilirsi con criteri da determinarsi dal Governo, che li discuterà col concessionario.

Il concessionario dovrà convenire con le Amministrazioni delle ferrovie e delle altre Società di navigazione, i patti e le condizioni del servizio cumulativo per il maggior numero possibile di scali.

Salve le nuove disposizioni, che con l'approvazione del Governo saranno stabilite d'accordo fra il concessionario e le Amministrazioni suddette, si osserveranno intanto per il detto servizio cumulativo le norme attualmente in vigore.

Allorchè l'accordo con le Amministrazioni precitate non siasi effettuato nel termine di mesi 6 dalla richiesta fattane dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio cumulativo verranno stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

Il concessionario dovrà adottare tariffe speciali, da approvarsi dal Governo, pel trasporto dei piccoli colli di merci, tanto coi propri piroscafi, che in servizio cumulativo, del peso fino a 5 chilogrammi, da 5 a 10, da 10 a 20, da 20 a 30, da 30 a 40, da 40 a 50 e da 50 a 100 chilogrammi.

Le tariffe non saranno superiori a quelle praticate da altre Società in modo assoluto, epperò per verun motivo il concessionario potrà fare noli in danno di Venezia in confronto di Trieste.

Art. 43.

Sulle basi delle tariffe comuni, il Governo potrà ordinare al concessionario di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi già esistenti, od istituirne dei nuovi, tanto colle Amministrazioni ferroviarie, quanto con le altre Società di navigazione.

Art. 44.

Il concessionario potrà proporre l'esperimento di quelle modificazioni di tariffa e di condizioni di trasporto, che riterrà più convenienti ad aumentare il traffico. Tali modificazioni dovranno ottenere l'approvazione del Governo.

Art. 45.

Il *maximum* dei prezzi di passaggio dei viaggiatori, non compreso il vitto, per le linea contemplata dall'articolo 1, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza, con scala progressiva, come appare dal seguente quadro:

Massimi dei prezzi di passaggio dei viaggiatori.

PERCORRENZA IN LEGHE	I. CLASSE — Per ogni lega	II. CLASSE — Per ogni lega	III. CLASSE — Per ogni lega
Da 1 a 10	0. 79	0. 53	0. 27
oltre 10 a 20	0. 76	0. 51	0. 26
» 20 a 30	0. 74	0. 49	0. 25
» 30 a 40	0. 71	0. 48	0. 24
» 40 a 50	0. 69	0. 46	0. 23
» 50 a 60	0. 66	0. 44	0. 22
» 60 a 70	0. 64	0. 42	0. 21
» 70 a 80	0. 61	0. 41	0. 20
» 80 a 90	0. 59	0. 39	0. 19
» 90 a 100 e oltre .	0. 56	0. 37	0. 18

L'esame delle tariffe sarà affidato ad apposita Commissione, composta di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, di uno del commercio e di uno del concessionario.

I fanciulli dai 3 ai 10 anni pagheranno la metà dei prezzi suindicati; quelli di età inferiore ai 3 anni avranno diritto al trasporto gratuito, sempre quando occupino la stessa cabina di chi li accompagna, a cui carico andrà il vitto.

Ogni viaggiatore avrà diritto al trasporto gratuito del proprio bagaglio (effetti d'uso) nella proporzione seguente:

1ª classe . . . . kg. 60
2ª id. . . . . » 40
3ª id. . . . . » 20

Per ogni eccedenza di peso si potrà esigere una tassa di centesimi 25 ogni 10 chilogrammi, qualunque sia la destinazione.

Il prezzo di vitto è fissato:

A lire 3 per ogni colazione, Id. 5 per ogni pranzo . } pei viaggiatori di 1ª classe.

A lire 2 per ogni colazione, Id. 4 per ogni pranzo . } pei viaggiatori di 2ª classe.

I vini da pasto, da consumarsi a bordo, dovranno essere esclusivamente di produzione italiana.

I viaggiatori di 3ª classe, nei viaggi di oltre due pernottazioni, dovranno provvedersi del vitto a bordo, ai prezzi indicati nella tabella pubblicata a cura del concessionario ed approvata dal Governo.

I viaggiatori dovranno essere trattati a bordo con ogni riguardo, e su ciascun piroscafo sarà tenuto un registro per accogliere i loro reclami.

A tal fine su di ogni piroscafo e nelle sale dei passeggeri saranno affissi appositi avvisi approvati dal Governo, indicanti:

a) l'itinerario del viaggio, le distanze in leghe marine da un punto all'altro della linea, i giorni o le ore di arrivo e partenza;

b) le tariffe dei viaggiatori delle merci e dei bagagli;

c) il numero massimo per ogni classe dei viaggiatori da imbarcarsi;

d) il numero dei pasti, coll'indicazione delle pietanze e della quantità e qualità dei vini che saranno serviti.

Art. 46.

Il concessionario sarà tenuto a dare passaggio sui propri piroscafi, sulla linea di cui all'articolo 1, alla metà del prezzo stabilito pei viaggiatori, escluso il vitto, ai membri del Parlamento, agli impiegati della Casa Reale, a quelli civili ed alle rispettive famiglie (moglie, figli, padre, madre, fratelli, sorelle, zie e suoceri, quando convivano con l'impiegato e siano a suo carico; nutrici e persone di servizio, non oltre il numero di due, quando viaggiano coll'impiegato), agli allievi degli Istituti nautici, ai componenti le spedizioni scientifiche riconosciute dal Governo, ai membri ed agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni, ecc.

Agli impiegati posti in disponibilità, in aspettativa, a riposo, ed alle loro famiglie, è pure concesso di recarsi colla riduzione del 50 per cento al domicilio eletto, purchè il viaggio si compia nel termine di tre mesi dalla data del relativo decreto.

Agli elettori politici la riduzione dovrà essere del 75 per cento.

Art. 47.

Il concessionario sarà in obbligo di dare passaggio ai militari di ogni grado, che viaggiano a spese dello Stato, ai prezzi che saranno fissati da apposite convenzioni coi Ministeri della guerra e della marina.

Il Governo si obbliga dal canto suo di non affidare ad altre imprese non sovvenzionate i trasporti suddetti, salvo il caso di circostanze straordinarie, di cui sarà giudice il Consiglio dei Ministri, riservandosi però la facoltà di valersi, ove lo creda, dei bastimenti della Regia Marina, o di altri presi a nolo.

In mancanza di speciali convenzioni, i militari, che viaggiano a spese dello Stato, pagheranno la metà del prezzo stabilito per gli altri passeggeri, escluso il vitto.

Art. 48.

Il concessionario sarà obbligato a trasportare in terza classe ed a metà del prezzo della tariffa i condannati civili e militari, anche pel viaggio di ritorno, scontata la pena.

Il trasporto dei condannati sarà eseguito in modo che essi siano sempre ed efficacemente segregati dagli altri passeggeri, osservando quelle cautele che saranno dalle autorità determinate.

Il concessionario potrà richiedere la scorta conveniente per assicurare il tranquillo trasporto dei detenuti.

Sarà in facoltà del concessionario di rifiutare, per giustificate circostanze speciali, l'imbarco degli alienati, rinviandolo al viaggio successivo.

Gli indigenti ed i marinai naufraghi, che dall'estero ritornano in patria, saranno trasportati a spese dello Stato, al prezzo di lire 5 al giorno, compreso il vitto. Le richieste saranno rilasciate dal console od agente del Governo

Art. 49.

Gli ispettori centrali e distrettuali delle poste e dei telegrafi e gli altri impiegati che ne faranno le veci, avranno diritto, quando trovansi in missione, sulla semplice presentazione delle credenziali, ad un posto gratuito di 1ª classe, escluso il vitto.

Art. 50.

Il concessionario eviterà, dal punto di vista della salute pubblica, di ricevere a bordo i viaggiatori affetti da malattie contagiose o merci di provenienza infetta.

Art. 51.

Pel trasporto delle merci dovranno osservarsi le condizioni d'imbarco che saranno stabilite dalla Commissione di cui all'articolo 45.

Le merci si divideranno in 4 categorie, ciascuna delle quali comprenderà quelle indicate nell'elenco da compilarsi dalla Commissione stessa.

Il *maximum* dei prezzi di trasporto delle merci per la linea contemplata dall'articolo 1, sarà proporzionale alle leghe di percorrenza con scala progressiva, come risulta dal seguente quadro:

Massimi delle tariffe pel trasporto delle merci.

PERCORRENZA IN LEGHE	Per ogni cento chilogrammi di merci o frazioni				Valore per ogni 100 lire o frazione	Per ogni capo di bestiame	
	1ª categoria	2ª categoria	3ª categoria	4ª categoria		grosso	piccolo
Per un percorso fino a 20 leghe incl.	2. 55	1. 91	1. 48	1. 27	1. 06	12. 75	2. 55
Id. superiore a 20 fino a 40.	3. 61	2. 76	2. 12	1. 48	1. 27	17. —	3. 40
Id. id. 40 » 60.	4. 89	3. 61	2. 76	1. 70	1. 48	21. 25	4. 25
Id. id. 60 » 80.	5. 52	4. 46	3. 40	1. 91	1. 70	25. 50	5. 10
Id. id. 80 » 100.	7. 22	5. 31	4. 04	2. 34	1. 91	29. 75	5. 95
Id. id. 100 ed oltre .	8. 50	6. 16	4. 67	2. 55	2. 12	34. —	6. 80

L'esame delle anzidette tariffe sarà affidato alla Commissione di cui all'articolo 45, la quale determinerà inoltre le modificazioni da introdursi nella classificazione delle merci, e potrà anche stabilire tariffe speciali, secondo i luoghi di produzione.

Art. 52.

Il trasporto di generi di privativa, nonchè di derrate ed oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà fatto in forza di contratti speciali, che potranno essere stipulati fra il concessionario e le diverse Amministrazioni dello Stato, o quelle altre che, in determinati servizi, le sostituiscano, ed in mancanza di questi speciali contratti sarà fatta una riduzione del 50 per cento sul prezzo delle tariffe.

Il trasporto dei generi di sussistenza e dei bagagli al seguito della truppa sarà regolato e retribuito a norma delle convenzioni speciali che saranno stipulate fra il concessionario ed i Ministeri della guerra e della marina.

In mancanza di tali accordi, detti trasporti saranno fatti colla riduzione del 50 per cento sui prezzi delle tariffe.

Art. 53.

Affinchè le persone e gli oggetti indicati agli articoli 46, 47, 48, 52, possano godere dei vantaggi accordati dagli articoli stessi, occorrerà che ne sia fatta richiesta dai Ministeri o dalle autorità superiori del luogo di partenza. Potranno però essere rilasciati, come si pratica dalle ferrovie, e colle norme da esse stabilite, libretti provveduti di appositi scontrini.

È fatta eccezione per i membri del Parlamento. i quali sono muniti di speciali scontrini.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli saranno accordate anche su quelle linee, non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui il concessionario avesse o venisse ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 54.

Gli approdi ed il tempo di permanenza nei porti pel caricamento delle merci saranno dal Ministero delle poste e dei telegrafi determinati, previo parere del Ministero del commercio, coll'avvertenza che dovranno avere la precedenza le considerazioni di ordine postale.

Le merci dovranno essere disposte in modo da non compromettere il movimento del piroscafo, e da non impedire il libero accesso alle parti del bastimento riservate ai passeggeri.

Nessun oggetto di trasporto, eccettuate le vetture, i fusti vuoti e pieni, gli animali, le frutta, le piante vive e gli altri oggetti che possono deperire, se posti sotto coperta, potrà essere collocato sul ponte. Agli animali poi sarà assegnato un posto sicuro e tale da non dare incomodo ai viaggiatori.

Nessun collo di grosso bagaglio potrà essere collocato nelle sale dei viaggiatori.

Art. 55.

Il concessionario sarà obbligato, a parità di condizioni, a non accordare preferenze e non stipulare contratti, che abbiano per iscopo di diminuire le tariffe a favore di uno più speditori.

Art. 56.

Prima dell'attuazione del servizio, il concessionario presenterà al Ministero delle poste e dei telegrafi, per l'approvazione con decreto da emanarsi d'accordo col Ministero del commercio, le tariffe pei viaggiatori e per le merci.

Sarà in facoltà del concessionario di fare riduzioni sulle tariffe approvate pel trasporto dei viaggiatori e delle merci. Ammessa però la riduzione in modo permanente e ciò per oltre sei mesi, il concessionario, per ripristinare le primitive tariffe, dovrà riportarne l'autorizzazione del Governo.

Ove per circostanze impreveduto si rendesse necessaria l'elevazione dei prezzi, oltre i massimi indicati nel presente quaderno d'oneri, il concessionario dovrà formulare proposta motivata, da sottoporsi all'approvazione dei Ministeri delle poste e dei telegrafi, e dell'agricoltura e del commercio.

Uguale approvazione sarà necessaria pel passaggio dall'una all'altra categoria delle merci o per assimilazione di merci, non comprese nell'elenco approvato.

Le tariffe approvate saranno comunicate alle Camere di commercio interessate e tenute affisse nelle Agenzie del concessionario.

Qualsiasi modificazione di tariffa non può essere attuata se non due mesi dopo la sua approvazione da parte del Governo.

Art. 57.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il Governo potrà ordinare, pei generi alimentari di prima necessità, una temporanea riduzione di tariffe, entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che il concessionario abbia diritto a verun compenso.

Art. 58.

Tutte le divergenze, che sorgessero tra il concessionario ed i caricatori circa l'applicazione delle tariffe, saranno deferite ad un Consiglio, composto di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza, di uno del Ministero del commercio del commercio e di altro del concessionario.

Tutti i reclami quindi che giungessero al Ministero del commercio circa l'applicazione delle tariffe, saranno comunicati a quello delle poste e dei telegrafi per essere sottoposti al giudizio arbitrale, quando l'evidenza dei fatti non consigliasse a dare una risposta direttamente agli interessati, nel qual caso questa sarà fatta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito quello del commercio.

Penalità.

Art. 59.

Nei casi di ritardo nelle partenze dai punti estremi, non derivante da forza maggiore giustificata, il concessionario incorrerà in una multa di L. 20 per ciascuna delle prime sei ore di ritardo, e di L. 30 per ogni consecutiva, sulla linea del citato art. 1.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, o non prevista dall'art. 1, il concessionario incorrerà in una multa di L. 1000.

Il ritardo frapposto dal concessionario a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'articolo 19, sarà punito con una multa di L. 50 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscafo, senza causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il Ministero della marina, non approdasse ad uno degli scali prescritti, il concessionario incorrerà nella multa di L. 500.

Tenuto conto della velocità prescritta dall'art. 6, e senza pregiudizio delle multe previste dal primo comma del presente articolo, sarà applicata una penalità di L. 25 per ogni ora di ritardo, verificatosi nelle ore complessive dei viaggi eseguiti nel semestre sulla linea dell'art. 1 del presente quaderno d'oneri.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, il concessionario incorrerà in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

L'ammontare delle multe sarà ritenuto mensilmente e semestralmente sulle quote della sovvenzione, e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione, siccome è detto all'art. 8.

Art. 60.

Qualora la partenza di un piroscafo fosse differita di 3 ore, senza causa di forza maggiore, il commissario del Governo od i direttori delle poste potranno prendere, di concerto colle autorità locali, tutte le disposizioni necessarie per assicurare il servizio dei dispacci, noleggiando tosto altro piroscafo, e le spese che ne risulteranno saranno poste a carico del concessionario. Non valendosi di questa facoltà e venendo omesso il viaggio, il concessionario incorrerà in una multa di L. 500, oltre la perdita della sovvenzione.

La mancanza di piroscafi non costituisce causa di forza maggiore.

Nel caso d'interruzione di servizio, il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, eccitare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, non ostante tale invito, si verificassero nuove interruzioni, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà essere, per questo solo motivo, pronunciata dal tribunale competente.

Verificandosi sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa, che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo potrà fare continuare il servizio a spese e rischio del concessionario, impiegando i piroscafi ad esso appartenenti, o che da esso fossero stati adibiti al servizio.

Casi di guerra.

Art. 61.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia e un'altra Potenza, in un punto qualunque del mare percorso dalla linea sovvenzionata, il Governo avrà facoltà di sospendere il servizio.

Art. 62.

Nel caso che s'imponga al concessionario la continuazione del servizio, il Governo assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni cosa relativa al servizio stesso, per qualunque danno derivante da cause di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o del concessionario, per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Art. 63.

Quando il Governo diffidi il concessionario di sospendere il servizio, come quando il Governo non creda di imporne la continuazione, il concessionario stesso potrà continuarlo a proprio rischio e pericolo, senza altra indennità che la sovvenzione normale corrispondente alla linea esercitata.

Se il servizio venisse sospeso per ordine del Governo, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi al concessionario, tanto a titolo d'interesse del capitale, che a titolo di deprezzamento dei piroscafi, del materiale, delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, un'indennità che sarà determinata da un Collegio di cinque periti, due dei quali nominati dal Ministero della marina, due dal concessionario ed il quinto, al quale sarà devoluta la presidenza, dal presidente della Corte di appello di Roma.

Ove però il Governo prendesse possesso di uno o più piroscafi, corrisponderà al concessionario per ognuno di essi una retribuzione a titolo di nolo, cessando l'indennità suaccennata. La misura di questa retribuzione sarà convenuta di comune accordo, o per mezzo del Consiglio dei periti, di cui è cenno nel paragrafo precedente.

Contumacie.

Art. 64.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo o da Governi esteri, o a cagione di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti d'approdo, debba sopprimersi l'esercizio del servizio, verrà in rispondenza soppressa la sovvenzione, sino alla riattivazione dell'esercizio.

Per la linea soppressa sarà corrisposta al concessionario, tanto a titolo di interesse del capitale che a titolo di deprezzamento dei piroscafi, dei materiali e delle provviste, e per coprire la Società delle spese restanti a suo carico, una indennità che sarà determinata dalla Commissione, di cui all'art. 63.

Art. 65.

Se, a cagione di provvedimenti sanitari presi dal Governo italiano o da Governi esteri, o a cagione di ostacoli frapposti dalle popolazioni dei porti di approdo, debbano arrecarsi modificazioni al percorso, sostituzione di approdi, mutazione di orari, ecc., il concessionario avrà sempre diritto alla sovvenzione normale, anche se il percorso diventi minore, e quando il percorso diventi maggiore, avrà diritto ad un accrescimento di sovvenzione in rispondenza alle leghe di maggior percorso.

Riducendosi le corse nella misura non eccedente la metà per ogni linea, sarà corrisposta al concessionario, per le corse soppresse, una indennità corrispondente alla metà della sovvenzione normale.

Art. 66.

Se il pubblico interesse, in rapporto alla corrispondenza postale o al trasporto dei passeggeri e delle merci, non consenta la riduzione, di cui all'articolo precedente, sarà in facoltà del Governo di far eseguire tutte le corse od una parte di esse, retribuendo quelle in eccedenza della metà, con una sovvenzione del 50 per cento in più

del prezzo normale, qualora i piroscafi aggiunti abbiano i requisiti richiesti dal presente quaderno d'oneri. In caso che non fossero in tali condizioni non sarà accordato il detto aumento del 50 per cento.

Il concessionario non ha diritto ad altra indennità.

Art. 67.

Il giudizio sulla necessità della soppressione o riduzione o modificazione di viaggi, mutazione di orari, ecc., e gli ordini rispondenti, spettano al Governo.

Il Governo esercita questo diritto mercè apposita Commissione composta di quattro ufficiali amministrativi, uno delegato dal Ministero delle poste e dei telegrafi, che avrà la presidenza; un altro dal Ministero della marina; il terzo dal Ministero di agricoltura e commercio; il quarto dal Ministero dell'interno.

Presso questa Commissione il concessionario potrà nominare un rappresentante, che avrà diritto di prender parte con voto consultivo alle deliberazioni.

Art. 68.

Le deliberazioni della Commissione non possono costituire materia di reclami in linea giudiziaria.

Nè per le deliberazioni della Commissione, nè per le conseguenze della loro esecuzione, può dal Governo incorrersi in veruna civile responsabilità.

Art. 69.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie, un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 70.

Le prescrizioni sanitarie, che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo, non danno luogo a indennità veruna.

Durata della concessione del servizio.

Art. 71.

Il servizio avrà principio col 1° gennaio 1892 e durerà fino al 31 dicembre 1906.

Art. 72.

La concessione s'intenderà continuativa di anno in anno, oltre il 31 dicembre 1906, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi 6 mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 73.

La sovvenzione determinata dalla convenzione verrà corrisposta a rate mensili posticipate, in base ai viaggi completi effettivamente eseguiti.

È fatta eccezione pel caso di naufragio di qualche piroscafo in viaggio, nella quale eventualità sarà considerato siccome compiuto il viaggio incominciato.

Disposizioni diverse.

Art. 74.

Il concessionario dovrà nominare un rappresentante a Bari, ove pure avrà il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto.

Art. 75.

Il concessionario dovrà presentare annualmente le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci, con indicazione dei prodotti, nonchè una relazione tecnica ed economica dell'esercizio annuale dell'impresa.

Il Governo avrà facoltà di richiedere al concessionario l'esibizione di quei documenti che reputerà necessari a controllare l'esattezza dei dati statistici.

Art. 76.

Il concessionario nell'esecuzione del servizio affidatogli, dovrà uniformarsi pienamente al regolamento che sarà emanato dal Ministero della marina, d'accordo col Ministero delle poste e dei telegrafi, sentito il concessionario stesso per le sue osservazioni.

Art. 77.

Il concessionario non potrà cedere ad altri il servizio contemplato nel presente quaderno d'oneri, se non in virtù di una legge.

Il concessionario non potrà inoltre vendere i piroscafi richiesti dal presente quaderno d'oneri, senza l'autorizzazione del Governo italiano. Questo avrà pure facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o di imporre determinate condizioni.

Il concessionario non potrà del pari, senza l'autorizzazione del Governo, assumere, per conto di altro Governo, l'esercizio di un servizio postale.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 78.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dall'articolo precedente, il concessionario sarà non solo tenuto all'indennizzo di tutti i danni, che per questo fatto possono derivare allo Stato, ma il Governo potrà anche, senza obbligo di giudiziale diffidamento, procedere al sequestro di tutto il materiale e continuare il servizio a tutto rischio e spese del concessionario.

Art. 79.

Il personale di bordo dovrà indossare la divisa, che sulla proposta del concessionario, sarà approvata dalla Commissione, di cui all'articolo 67, escluso il delegato del Ministero dell'interno.

Art. 80.

Il concessionario del servizio, i suoi agenti e le persone dell'equipaggio dovranno essere italiani, come pure dovranno essere di nazionalità italiana i direttori componenti il Consiglio di amministrazione.

Art. 81.

Tutte le difficoltà, a cui potesse dar luogo la esecuzione o la interpretazione di alcune clausole del contratto, saranno definite dai tribunali ordinari, salvo quelle di competenza della marina, per le quali sarà arbitro fra le parti il Consiglio superiore di marina e quelle altre deferite nei precedenti articoli al Ministero delle poste e dei telegrafi, a quello del commercio, al Collegio di periti, od al Consiglio di arbitri.

Il Consiglio degli arbitri sarà composto di una persona scelta dal Ministero delle poste e dei telegrafi, e di un'altra nominata dal concessionario, le quali insieme ne designeranno una terza, a cui sarà devoluta la presidenza.

Se i due arbitri scelti dalle parti non si accorderanno sulla designazione del terzo, questi sarà scelto dal presidente del tribunale civile della Capitale.

Le decisioni degli arbitri sono inappellabili.

Fatto a Roma in tre originali, addì 24 maggio 1891.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, interim *delle Poste e dei Telegrafi*
BRANCA.

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
CHIMIRRI.

Il Ministro delle Finanze
COLOMBO.

Il Ministro del Tesoro
LUZZATTI.

Per la Società di Navigazione « Puglia »
SAVERIO MILELLA.

LUIGI SAPORITI, PAOLO LONARDI — *Testimoni.*

NOMINE, PROMOZIONI E DISPOSIZIONI

Disposizione *fatta nel personale dell'Amministrazione forestale:*

Con R. decreto del 12 marzo p. p. gli alunni ordinari dell'Istituto forestale di Vallombrosa, Pasquini Bonaventura, Liguori Giuseppe e Lo Pinto Antonio, furono nominati sotto ispettori forestali aggiunti, con l'annuo stipendio di lire 1200, a decorrere dal 1° aprile corrente anno.

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0|0, cioè: N. 369219 d'iscrizione sui registri della Direzione Centrale per lire 225 al nome di *Faravoletti* Antonia, *Pietro*, Leopolda e Teresa di Giovanni, minori, sotto la patria potestà del detto loro padre, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti alla Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invecei intestarsi a *Tarauletti* Antonia, *Antonio-Pietro*, Leopoldo e Teresa d Giovanni ecc., veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'articolo 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 25 aprile 1893.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*)

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0|0, cioè: N. 740045 d'iscrizione sui registri della Direzione Centrale,per L. 15, al nome di Manzo *Lucia* fu Giovenale, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Manzo *Maria* Lucia fu Giovenale, vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 14 aprile 1893.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0|0, cioè: N. 999687 d'iscrizione sui registri della Direzione Centrale, per lire 50, al nome di Rossi Emilia Benedetta di Giuseppe, minore sotto la patria potestà del padre, domiciliata in Calice Ligure (Genova), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Rossi Maria-Amalia-Emilia di Filippo, volgarmente detta Amalia, minore sotto la patria potestà del padre, domiciliata in Calice Ligure (Genova), vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 16 aprile 1893.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0|0, cioè n. 748260 d'iscrizione sui registri della Direzione Centrale, per L. 170, al nome di Scotti *Giuseppina* fu Francesco, minore, sotto la tutela di Albani Gerolamo fu Mauro, domiciliato a Pavia, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Scotti *Margherita-Giuseppina*, detta Giuseppina, fu Francesco, minore, ...ecc., vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il dì 16 aprile 1893.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

Avviso.

A sensi dell'art. 33 della legge 13 settembre 1874 n. 2370, e per gli effetti dell'art. 29 della legge stessa, si rende noto che il termine per lo svincolo della cauzione dell'ex conservatore delle ipoteche di Venezia, cav. Angelo Maggiotto, va a compiersi col 13 novembre dell'anno in corso.

Venezia, 18 aprile 1893.

Per il Procuratore Generale
FAVARETTI.

BOLLETTINO METEORICO

DELL'UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA E GEODINAMICA

Roma, 28 aprile 1893.

STAZIONI	STATO DEL CIELO 7 ant.	STATO DEL MARE 7 ant.	TEMPERATURA Massima nelle 24 ore precedenti	TEMPERATURA Minima nelle 24 ore precedenti
Belluno	coperto	—	18 6	11 9
Domodossola	piovoso	—	20 5	12 0
Milano	piovoso	—	20 0	13 8
Verona	piovoso	—	22 1	13 8
Venezia	—	—	—	—
Torino	piovoso	—	22 0	13 0
Alessandria	piovoso	—	20 1	13 9
Parma	piovoso	—	20 1	12 7
Modena	piovoso	—	19 9	12 1
Genova	piovoso	mosso	17 6	14 1
Forlì	coperto	—	24 0	13 2
Pesaro	—	—	—	—
Porto Maurizio	piovoso	agitato	19 9	13 7
Firenze	coperto	—	17 6	13 0
Urbino	coperto	—	18 8	10 0
Ancona	piovoso	calmo	19 0	13 6
Livorno	coperto	calmo	19 8	12 5
Perugia	coperto	—	16 8	10 9
Camerino	coperto	—	19 0	11 8
Chieti	piovoso	—	18 4	8 0
Aquila	coperto	—	19 0	11 5
Roma	coperto	—	22 8	14 9
Agnone	coperto	—	22 4	11 8
Foggia	—	—	—	—
Bari	coperto	calmo	23 5	14 0
Napoli	coperto	agitato	20 6	17 5
Potenza	1|2 coperto	—	19 6	12 5
Lecce	1|2 coperto	—	22 9	12 8
Cosenza	nebbioso	—	26 2	8 0
Cagliari	sereno	legg. mosso	22 0	15 8
Reggio Calabria	coperto	mosso	20 9	15 8
Palermo	coperto	agitato	30 2	16 7
Catania	3|4 coperto	mosso	20 0	14 3
Caltanissetta	piovoso	—	18 5	7 2
Siracusa	1|2 coperto	mosso	21 6	13 0

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

fatte nel R. Osservatorio del Collegio Romano

il dì 28 aprile 1893

Il barometro è ridotto al zero. L'altezza della stazione è di metri 49,6.

Barometro a mezzodì		752.1
Umidità relativa a mezzodì.		39
Vento a mezzodì		Sud fresco.
Cielo.		1/2 coperto.
Termometro centigrado	Massimo	23,°9.
	Minimo	14,°9.
Pioggia in 24 ore: goccie.		

Li 28 aprile 1893.

In Europa pressione irregolare o generalmente bassa, depressione sensibile dal Golfo di Lione al Mediterraneo occidentale. Perpignano 752; Atene 763; Irlanda occidentale 765.

In Italia nelle 24 ore: barometro notabilmente disceso; pioggie sull'Italia superiore e in Sardegna; temperatura aumentata al Sud; venti deboli, poi freschi, specialmente meridionali.

Stamane: cielo piovoso al Nordovest, generalmente coperto altrove, venti freschi intorno al levante al Nord, da levante a scirocco al Sud, barometro a 752 mill. nel Golfo di Lione, a 753 a Nizza, Cagliari, a 755 a Milano, Napoli, Palermo, a 759 nella penisola Salentina.

Mare mosso o agitato lungo le coste meridionali e nel Golfo di Genova.

Probabilità: venti freschi ad abbastanza forti, specialmente del secondo quadrante, cielo nuvoloso o caliginoso con pioggie, particolarmente al Nord e centro; mare agitato.

PARTE NON UFFICIALE

Reale Accademia delle Scienze di Torino

CLASSE DI SCIENZE FISICHE, MATEMATICHE E NATURALI

Adunanza del 23 aprile 1893

Presiede il presidente dell'Accademia senatore MICHELE LESSONA

Il socio segretario Basso presenta in dono all'Accademia, a nome dell'autore, una monografia del prof. dott. Federico Sacco intitolata: *Il delfino pliocenico di Camerano Casasco* (Astigiana).

Vengono letti ed accolti per la pubblicazione negli *Atti* i quattro lavori seguenti:

1. *Su varie questioni di metrica proiettiva,* del socio presentante prof. D'Ovidio.

2. *Osservazioni intorno ai movimenti ed ai muscoli respiratori del torace dei Coleotteri,* del socio presentante prof. Camerano.

2. *Sui fenomeni termici nell'elettrolisi,* Nota del dott. Adolfo Campetti presentata dal socio Naccari.

4. *Sulla conducibilità elettrica dei sali in varii solventi,* Nota del prof. Carlo Cattaneo, presentata pure dal socio Naccari.

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

NAPOLI, 27. — Stasera, alla reggia, vi fu pranzo di famiglia.

Alle ore 7 pom. incominciò l'illuminazione di via Toledo, di piazza del Plebiscito, del Municipio e dei principali magazzini.

Le navi della squadra proiettano la luce elettrica sul palazzo Reale.

Una enorme folla quasi impedisce la circolazione.

La piazza del Plebiscito è eccezionalmente gremita in attesa della serenata.

Questa ha poi avuto luogo in onore dei Sovrani d'Italia e di Germania con esito splendidissimo.

NAPOLI, 28 — Il tempo è cattivo. Comincia a piovere.

Tutto è pronto per la gita dei Sovrani d'Italia e di Germania nel Golfo.

Due squadriglie di torpediniere escono dal porto per unirsi alla squadra, ancorata nella rada.

Gli invitati e gli ufficiali esteri si stanno imbarcando sul *Barbarigo,* che con l'*Umberto,* l'*Euridice,* l'*Iride* ed il *Volta* scorterà la *Lepanto,* su cui s'imbarcano le LL. MM.

VIENNA, 28 — La *Politische Correspondenz* ha da Costantinopoli:

« Il Sultano aveva intenzione d'inviare una missione a Livadia (Crimea) per salutare lo Czar. Però lo Czar ringraziò e pregò il Sultano di non inviare la missione, stante la malattia di alcuni membri della Famiglia imperiale. »

LONDRA, 28 — *Camera dei Comuni.* — Si approva in terza lettura il *bill* che concerne le ore di lavoro per gli impiegati ferroviarii.

Si approva pure in seconda lettura il *bill* che regola le pesche in Scozia.

NAPOLI, 28 — Il tempo è incerto, ma non piove.

Alle ore 10 ant. i Sovrani italiani e tedeschi, il Principe di Napoli ed il Duca degli Abruzzi, traversando l'Arsenale con la lancia reale, si recarono a bordo della *Lepanto,* salutati dagli *urrah* dei marinai di tutte le navi ancorate nel porto militare, le quali issarono la gala di bandiere, e da 21 colpo di cannone sparati dalle navi del porto e da ciascuna di quelle ancorate nella rada.

Alle ore 10,20 ant. la *Lepanto* usciva dal porto e, seguita dalle navi *Umberto, Iride, Euridice, Barbarigo* e *Volta,* da una squadriglia di torpediniere e da parecchi vapori mercantili affollati di spettatori, passò in rivista la squadra in rada, composta delle navi *Italia, Dandolo, Andrea Doria, Affondatore, Piemonte* e *Stromboli* e da due squadriglie di torpediniere.

La squadra, con gala di bandiere, salutò il passaggio della *Lepanto* con gli *urrah* dei marinai e con salve di artiglieria.

Dal Castello dell'Ovo, i bersaglieri schierati sugli spalti presentavano le armi e la loro fanfara intuonava l'Inno tedesco.

Una folla immensa assiste allo spettacolo dalle vie lungo il mare.

LONDRA, 28 — Il *Times* ha dal Cairo:

« Il ministro per gli affari esteri, Tigrane pascià, diresse alle potenze una Nota-Circolare, colla quale denuncia la competenza dei tribunali misti nei conflitti fra indigeni riguardo alla proprietà fondiaria. »

SOFIA, 28 — La grande Sobranje sarà convocata a Tirnovo il 2/14 maggio prossimo.

MESSINA, 28 — Il Prefetto di questa provincia, comm. Pacini, è stato colpito da un colpo apopletico. Versa in gravissimo pericolo.

NEW-YORK, 27. — La rivista navale per le feste colombiane è riuscita molto bene.

Vi assisteva una folla immensa.

Tutte le navi erano imbandierate.

Il presidente della Confederazione, Cleveland, le passò in rivista, accompagnato dal duca di Veragua, rappresentante della famiglia di Cristoforo Colombo.

La dimostrazione in favore della Spagna fu grandiosa.

Listino Officiale della Borsa di Commercio di Roma del dì 28 aprile 1893.

Godimento	Valore nom.	Valore vers.	VALORI AMMESSI a CONTRATTAZIONE IN BORSA	PREZZI In contanti	Cor. M.	In liquidazione Fine corrente	In liquidazione Fine prossimo	Prezzi Nom.
1 genn 93	—	—	Rendita 5 0[0 1.a grida		— —		97,17 1[2	— —
»	—	—	» 2.a grida	97,10 97,05	97,07 1[2			— —
»	—	—	detta (piccolo taglio)					— —
1 ottob 92	—	—	detta 3 0[0 1.a grida		— —			— —
»	—	—	» 2.a grida		— —			60 20 1
»	—	—	Cert. sul Tesoro Emiss. 1860-64		— —			102 25 2
»	—	—	Obbl. Beni Ecclesiastici 5 0[0		— —			92 — 3
»	—	—	Prestito R. Blount 5 0[0		— —			102 — 4
1 dicem. 92	—	—	» Rothschild		— —			106 —
			Obbl. Municip. e Cred. Fondiario.					
1 genn. 93	500	500	Obbl. Municipio di Roma 5 0[0		— —			— —
1 ottob 92	500	500	» 4 0[0 1.a Emissione		— —			446 — 5
»	500	500	» 4 0[0 2.a a 8.a Emissione		— —			441 — 6
1 giugno 92	500	500	Comune di Trapani 5 0[0		—			497 —
1 ottob. 92	500	500	» Cred. Fond. Banco S. Spirito		— —			458 50 7
»	500	500	» » » Banca Nazionale 4 0[0		— —			495 —
»	500	500	» » » » » 4 1[2 0[0		— —			500 —
»	500	500	» » » Banco di Sicilia		— —			— —
»	500	500	» » » » Napoli		— —			— —
			Azioni Strade Ferrate.					
1 genn. 93	500	500	Az. Ferr. Meridionali		— —			701 —
»	500	500	» » Mediterranee stampigliate		— —			553 —
1 luglio 91	250	250	» » Sarde (Preferenza)		— —			— —
1 aprile 92	500	500	» » Palermo, Mar. Trap. 1.a e 2a. E		— —			— —
1 luglio 91	500	500	» » della Sicilia		— —			— —
			Azioni Banche e Società diverse.					
1 genn. 93	1000	750	Az. Banca Nazionale		— —			1310 —
»	1000	1000	» » Romana		— —			400 —
»	300	300	» » Generale		— —			327 — 8
1 genn. 90	500	400	» » di Roma		— —			310 —
1 » 89	200	200	» » Tiberina		— —			22 —
1 ottob. 91	500	500	» » Industr. e Comm. (antiche)		— —			100 —
1 genn. 93	500	400	» Soc. di Credito Mobil. italiano (an.		— —			479 —
»	500	150	» » » » » (nuove)		— —			— —
1 genn. 88	500	500	» » di Credito Meridionale		— —			— —
1.5 ottob. 92	500	500	» » Romana per l'Illum. a Gaz		— —			770 - 9
1 genn. 93	500	500	» » Acqua Marcia		— —			1141 —
1 » 90	500	500	» » Italiana per condotte d'acqua		— —			273 —
1 luglio 92	500	500	» » Immobiliare		— —			72 50
1 » 90	250	250	» » dei Molini e Magaz. Generali		— —			125 —
1 genn. 89	100	100	» » Telefoni ed App. Elettriche		— —			— —
1 » 90	500	500	» » Generale per l'Illuminazione		— —			275 —
»	125	125	» » Anonima Tramway Omnibus		— —		207 208 1[2 209	— —
1 genn. 89	150	150	» » Fondiaria Italiana		— —			— —
1 ottob. 90	250	250	» » della Min. e Fond. Antimonio		— —			— —
»	250	250	» » dei Materiali laterizi		— —			— —
1 genn. 93	500	500	» » Navigazione Generale Italiana		— —			327 —
1 » 90	500	500	» » Metallurgica Italiana		— —			160 —
1 » 93	250	250	» » della Piccola Borsa di Roma		— —			206 —
1 » 90	200	200	» » Caoutchouc		— —			30 —
1 » 92	250	250	» » An. Piemontese di elettricità		— —			235 —
1 » 93	250	250	» » Risanamento di Napoli		— —			60 —
»	250	250	» » di Credito e d'ind. Edilizia		— —			240 —
			Azioni Soc. Assicurazioni.					
1 genn. 90	100	100	Az. Fondiario Incendi		— —			80 —
1 » 91	250	125	» Fondiarie Vita		— —			230 —
			Obbligazioni diverse.					
1 genn. 93	500	500	Obbl. Ferroviarie 3 0[0 Emiss. 1887-88-89		— —			305 —
1 luglio 91	1000	1000	» » Tunisi Goletta 4 0[0 (oro)		— —			— —
1 genn. 93	500	500	» Strade ferrate del Tirreno		— —			461 —
1 ottob. 91	500	500	» Soc. Immobiliare		— —			355 —
»	250	250	» » 4 0[0		— —			165 —
»	500	500	» » Acqua marcia		— —			512 —
»	500	500	» » SS. FF. Meridionali		— —			309 —
1 luglio 91	500	500	» » FF. Pontebba Alta Italia		— —			— —
1 aprile 92	500	500	» » FF. Sarde nuova Emis. 3 0[0		— —			— —
»	300	300	» FF. Paler. Ma. Tra. I S. (oro)		— —			— —
1 genn. 93	500	500	» » FF. Second. della Sardegna		— —			— —
»	250	250	» » FF. Napoli-Ott. (5 0[0 oro)		— —			240 —
»	500	500	Buoni Meridionali 5 0[0		— —			— —
			Titoli a Quotazione Speciale.					
1 aprile 92	25	25	Obbl. prestito Croce Rossa Italiana		— —			— —

Osservazioni

1) ex coup. £. 1,30 — 2) id. £. 2,17 — 3) id. £. 2,17 — 4) id. £. 2,17 — 5) id. £. 10 — 6) id. £. 10 — 7) id. £. 10,78 — 8) ex div. £. 3. — 9) id. £. 30.

Media dei corsi dei consolidati italiani a contanti nelle varie borse del Regno.
27 aprile 1893.

Consolidato 5 0[0 . . . . L. 97 125
Consolidato 5 0[0 senza la cedola del semestre in corso » 94 985
Consolidato 3 0[0, nominale » 59 967
Consolidato 3 0[0 senza cedola, nominale » 58 687

Il Vice Presidente: TITTONI.

Sconto	CAMBI		Prezzi fatti	Nomin.
2 1/2	Francia	90 giorni		103 67 1/2
	Parigi	Cheques		104 25
2 1/2	Londra	90 giorni		26 06
	»	60 giorni		
	»	Cheques		26 21
	Vienna-Trieste	90 giorni		
	Germania	Cheques		

Risposta dei premi . . . } 27 aprile
Prezzi di compensazione . . . } 27 aprile
Compensazione . . . 28 »
Liquidazione . . . 29 »

Sconto di Banca 5 0[0. Interessi sulle anticipazioni.

Per il Sindaco: ENRICO SAMBUCETTI
Visto: Il Deputato di Borsa: MOISÈ MODIGLIANI.

PREZZI DI COMPENSAZIONE DELLA FINE APRILE 1893.

Rendita 5 0[0 . . . 97 15
» 3 0[0 . . . 60 20
Obbl. Beni Eccl. 5 0[0 — —
Prest. Rotschild 5 0[0 106 —
Ob. città di Roma 4 0[0 440 —
» Credito Fondiario Santo Spirito 459 —
» Credito Fondiario Banca Nazionale 495 —
» Credito Fondiario Ban. Naz. 4 1[2 0[0 500 —
Az. Fer Meridionali 700 —
» » Mediterranee 553 —
» » » certif. — —
» Banca Nazionale 1310 —
» » Romana 400 —
» » Generale 327 —
» Banco di Roma 315 —

Az. Banca Tiberina 22 —
» » In. e Com. (an) 225 —
» » » Certif. — —
» » » n. liber. — —
» Soc. Cred. Mobil. 477 —
» » » Merid. — —
» » Gas 772 —
» » Acqua Marcia 1140 —
» » Condot. d'ac. 275 —
» » Gen. Illumin. 275 —
» » Tramway Om. 208 —
» » » cert. prov. — —
» » Molini e Magaz. Gen. 125 —
» » Immobiliare 75 —
» » Fond. Italiana — —
» » Min. Antim. 235 —
» » Mat. Later. 155 —

Az. Soc. Navig. Gen. Italiana 332
» » Metallurgica Italiana 160 —
» » della Piccola Borsa 206
» » Caoutchouc 30
» » An. Piem. di Elettr. 235
» » Risanamen. 60 —
» » Cr. Ind. Ed. 240 —
» » Fondiar. incendi 80 —
» » Fond. Vita 230 —
Obbl. Soc. Imm. 5 0[0 355
» » » 4 0[0 165
» » Ferroviarie 305
» Ferr. Napoli-Ottaiano 240 —